

УДК 711.01 : 711.4.01 : 711.5

Т.Н.АПАТЕНКО, А.Н.ПАНКЕЕВА, В.Т.СЕМЕНОВ, канд. архит.

Харьковская национальная академия городского хозяйства

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ ГОРОДСКИХ АГЛОМЕРАЦИЙ

Рассматриваются процессы, влияющие на развитие крупных городов. Определены основные направления формирования городских агломераций.

Розглянуто процеси, що впливають на розвиток великих міст. Визначено основні напрями формування міської агломерації.

The processes affecting the development of large cities. The main directions of formation of urban agglomerations.

Ключевые слова: городские агломерации, урбанизация, мегаполисы, субурбанизация, территориально-пространственное планирование.

Исторически формирование городов осуществлялось под влиянием различных факторов (социальные формации, появление новых технологий, условия проживания людей и т.п.), что, в свою очередь, отразилось на росте городов и увеличении численности населения. Первые города возникли с началом эпохи территориального разделения труда. Европейская промышленная революция (XVI-XVII вв.) и переход от феодализма к капитализму активно повлияли на развитие городов. В XIX в. разрастаются города на основе концентрации промышленности. XX в. стал веком урбанизации – процесса быстрого увеличения численности и доли городского населения, а также всестороннего повышения роли городов в жизни общества (рис.1).

В настоящее время доля городского населения продолжает увеличиваться (таблица) [1].

Доля городского населения, %

Австралия	92,7	Франция	76,7
Аргентина	90,6	Мексика	76,0
Англия	89,2	Россия	73,1
Германия	88,5	Беларусь	72,0
Чили	87,7	Италия	67,5
Бразилия	84,2	Украина	67,4
Канада	81,1	Польша	62,0
США	80,0	Казахстан	57,1
Испания	76,7	Португалия	55,6

Черты урбанизации	Примеры проявления
1. Быстрые темпы роста городского населения	В течение XX века численность городского населения возросла с 220 млн. человек до 2,9 млрд. человек, а доля городского населения выросла от 14% до 49%.
2. Концентрация населения преимущественно в больших городах	В начале XX века в мире насчитывалось 360 больших городов, к началу XXI века - более 4000. Число городов-миллионеров превысило 400. 20 городов мира имеют численность населения более 10 млн. чел.
3. "Расползание" городов, расширение их территории	<u>Формирование агломераций:</u> Мехико, Сан-Паулу, Сеул, Токио, Нью-Йорк с численностью населения 16-20 млн. чел. <u>Формирование мегалополисов:</u> Токайдо (60 млн. чел.) Босваш (45 млн. чел.),

Рис.1 – Черты урбанизации и примеры ее проявления

Каждый город обладает своей официальной территорией, в рамках так называемой границы (черты) города. Численность населения в этих рамках без пригородов признается юридическим населением города. Однако при интенсивном развитии города его юридической территории обычно не хватает, поэтому, вначале ведется застройка вдоль вылетных транспортных магистралей, а затем и между ними. Постепенно формируется городское образование, поглощающее в сферу своего влияния и сельские поселения, и малые города и которое впоследствии становится агломерацией. Примерами таких образований являются Североамериканский Босваш (Бостон, Большой Нью-Йорк, Филадельфия, Вашингтон), Токайдо (Йокогама, Кобэ, Нагоя, Осака, Токио) (рис.2) [2].

В наиболее урбанизированных странах наблюдается возникновение так называемых урбанизированных магистральных образований. Они образуются вдоль трасс, объединяющих крупнейшие города страны. Население с периферии тяготеет к этим магистралям, которые становятся для них источником заработка (транспорт, сфера услуг).

Таким образом, расти начинают не сами мегалополисы, а населенные пункты, находящиеся у трассы. Города, соединенные между собой магистралью, словно начинают идти навстречу друг другу и образуют целостную экономическую структуру с двумя центрами (мегаполисами) [3] и

многочисленными поселениями, образовавшимися вдоль транспортных коридоров.

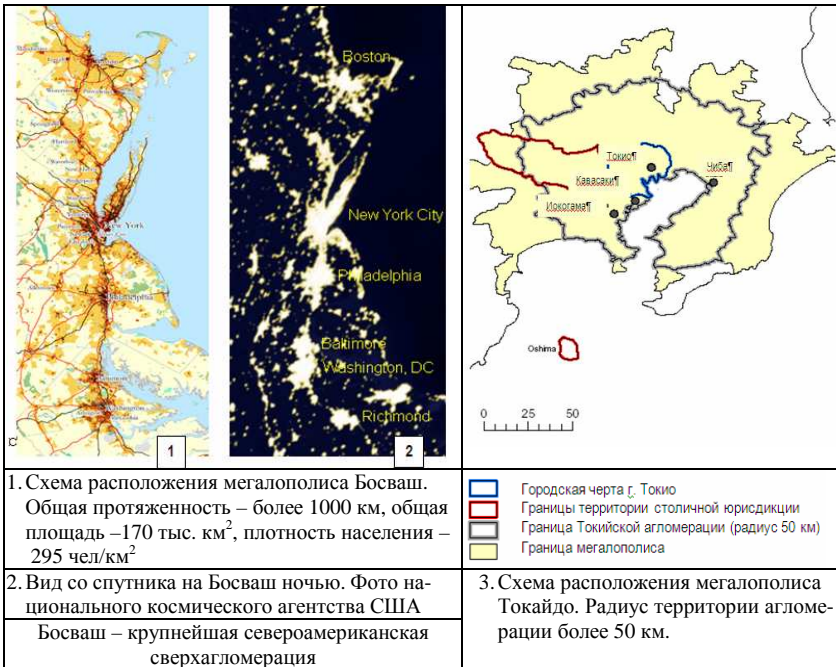


Рис.2 – Примеры формирования агломераций

Аналогичные тенденции проявляются активно и в странах постсоветского пространства: Украине, Беларуси, России, Казахстане. Следует отметить, что нередко на трансграничных территориях создаются международные образования (примером может служить «Евروهрегион Донбасс», в который входят Ростовская, Донецкая и Луганская области [4]).

Что касается Харькова, то он развивался как крупный многофункциональный центр промышленности, науки, культуры и образования, имеет мощный потенциал развития, и благодаря своему преимущественному географическому положению – нахождение на трансграничных территориях, развивает сложившиеся основные международные транспортные направления (Москва-Ростов, Москва-Симферополь) и может стать со временем крупным агломерационным образованием Украины.

Предпосылками к зарождению Харьковской агломерации послужило развитие капиталистических отношений в XIX веке: индустриализа-

ция и бурное железнодорожное строительство. С развитием промышленности, особенно в периоды индустриального бума (в пореформенные годы и на рубеже XIX-XX вв.), вблизи начали возникать предприятия. Поселения при них (на первых порах незначительные) послужили зародышами будущих городов-спутников [5].

В процессе развития города, который постоянно развивает новые производства и виды деятельности, в котором расположены предприятия, научные институты, учебные заведения и т.д. привело к притоку городского населения.

Начало перехода к рыночным отношениям в экономике бывших социалистических стран в конце 1980-х – начале 1990-х годов привело к серьезным изменениям в развитии городов. Вследствие спада промышленного производства города стали местами концентрации социальных проблем (повышение уровня безработицы, неполная занятость населения и т.п.). Кроме того, конец эпохи индустриализации и быстрое развитие сектора услуг положили начало этапам субурбанизации в развитии городов, ярким примером чему является и г. Харьков.

За пределами административных границ г. Харькова в этот период образовывались (частично стихийно) и садоводческие товарищества, и коттеджные поселки.

В последнее время на садовых участках стали возникать капитальные постройки, которые используются городскими жителями как загородное первичное, а также вторичное жилье.

В результате получили дальнейшее развитие такие процессы, как сезонная дачная субурбанизация, рост плотности застройки вблизи крупных городов, активное строительство новых дачных и коттеджных поселков, расширение маршрутов пригородного транспорта, увеличение масштабов трудовой маятниковой миграции и др. [6].

Следствием этих процессов явилось изменение миграционных потоков населения – наряду с сезонными миграциями, стали появляться дневные и маятниковые миграции, сложившиеся в результате передвижения населения к местам приложения труда, как правило, находящихся в мегаполисе и возвращение к местам постоянного проживания. Некоторые из горожан поменяли городские квартиры на загородные жилые дома различного типа. Садово-дачные и коттеджные поселки, не имеют статуса поселений, образуя на территории области фактически еще одну альтернативную сеть расселения для сезонного, а нередко и постоянного проживания [7], что приводит к сезонным нагрузкам на транспортную, инженерную и социальную инфраструктуры.

Одновременно в градостроительную практику вводится такое понятие, как территориально-пространственное планирование, которое

активно используется сейчас для разработки концепции развития Московской агломерации.

Основными постулатами концепции развития Московской агломерации является возможность обеспечения решений основных названных проблем и достижений следующих целей:

- формирование условий для развития Москвы как мирового города, международного финансового, образовательного, инновационного и туристического центра;
- формирование новых центров агломерации и размещение в них части объектов, выполняющих функции города мирового уровня;
- активное развитие транспортной системы и, прежде всего, системы железнодорожного пассажирского транспорта региона, обеспечивающей развитие полицентрической структуры Московской агломерации и взаимосвязанное развитие всей агломерации с окружающими территориями [8].

Изучив эти предпосылки и практику формирования других агломераций, можно сделать вывод, что для создания Харьковской агломерации необходим серьезный научный подход нежеле просто увеличение площади города (рис.3). Следует обратить особое внимание на решение достаточно сложных вопросов управления агломерацией и ее финансирования.

К примеру, при формировании Харьковской агломерации необходимо:

- учитывать фактическое слияние в последние годы некоторых поселений (Дергачи, Лозовая, Люботин, Песочин и др.) непосредственно с Харьковом;
- гармонично развивать поселения на сложившихся направлениях: Харьков – Белгород, Харьков – Сумы, Харьков – Киев, Харьков – Симферополь, Харьков – Ростов-на-Дону;
- выбрать форму управления агломерацией;
- предстоит конструирование партнерских, договорных отношений между различными центрами власти (агломерация по определению находится на пересечении административно-территориальных единиц, что исключает её прямое управление);
- землям придать статус агломерации;
- земли, занятые садовыми товариществами и коттеджными поселками необходимо обустраивать (выделение средств в соответствии с бюджетами ХОГА, ГИК и государства);
- использовать потенциал садовых товариществ и коттеджных поселений для размещения в непосредственной близости от них различных производств;

- создавать единую инфраструктуру для обеспечения равной доступности населения к муниципальным услугам.

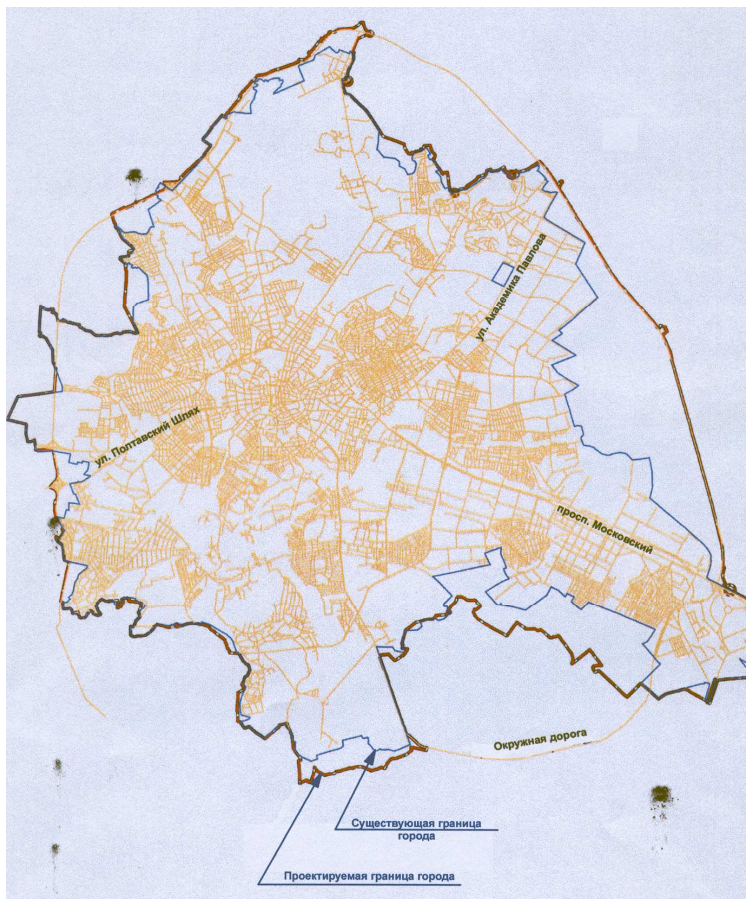


Рис.3 – Предложения по изменению границ г. Харькова.
Современное состояние на 01.12.2011 г.

Предлагаемая схема формирования Харьковской агломерации приведена на рис.4.

Агломерационный путь развития – естественный этап урбанизации [9]. В период всемирной глобализации общества на смену традиционным формам расселения приходит агломерация, обеспечивающая формирование экономических точек роста, равномерное развитие террито-

рий, комплексное, более безопасное и эффективное развитие инфраструктуры для реализации основной цели социально-экономического развития, а именно: создание комфортных условий проживания и работы для населения и бизнеса. Поэтому вопрос разработки Концепции создания Харьковской агломерации чрезвычайно актуален.

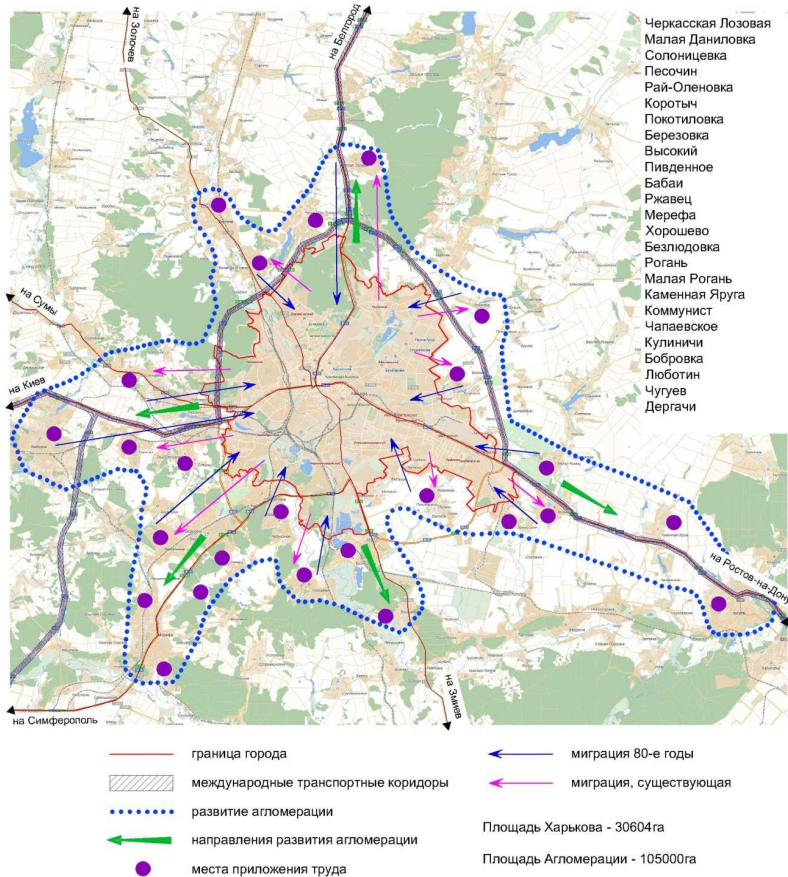


Рис.4 – Предлагаемая схема формирования Харьковской агломерации

1.Международная экономическая статистика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://statinfo.biz/Geomap.aspx?lang=1&act=3821>.

2.Семенов В.Т., Штомпель Н.Э. Формирование устойчивого развития мегаполисов. Урбанистические аспекты. – Харьков: ХНАГХ, 2009. – 335 с.

3. Город Земля. До 2050 года 80% населения планеты будет жить в крупных городах [Электронный ресурс] / Д. Крапивенко // Контракты. – 2008. – Режим доступа к журналу: <http://kontrakty.ua/article/2329>.

4. Еврорегион Донбасс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.loga.gov.ua/oda/ter/tp/activity/donbas/>.

5. Откуда пошли агломерации [Электронный ресурс] / Г. Лаппо, П. Полян, Т. Селиванова // ДЕМОСКОП Weekly. – 2010. – № 407-408. – Режим доступа к журналу: <http://demoscope.ru/weekly/2010/0407/tema01.php>.

6. Городские агломерации в условиях депопуляции [Электронный ресурс] / Г. Лаппо, П. Полян, Т. Селиванова // ДЕМОСКОП Weekly. – 2010. – № 407-408. – Режим доступа к журналу: <http://demoscope.ru/weekly/2010/0407/tema03.php>.

7. Махрова А., Нефедова Т., Трейвиш А. Московская область сегодня и завтра. Тенденции и перспективы пространственного развития. – М.: Новый хронограф, 2008. – 156 с.

8. Положение о проведении конкурса на разработку проекта концепции развития Московской агломерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://bsa.by/images/stories/events/02.02.2012/konkurs.pdf>.

9. Пузанов А.С. Научные и практические аспекты формирования городских агломераций // Науч.-практ. конф. МАГ. – М., 2011. – С.57-61.

Получено 25.05.2012

УДК 72.01

М.Ю.БЛИНОВА, канд. архит.

Харьковский национальный технический университет строительства и архитектуры

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ИЗУЧЕНИЮ КОММУНИКАТИВНОГО АСПЕКТА АРХИТЕКТУРЫ

Обозначение проблематики системного подхода к изучению коммуникативного аспекта архитектуры в современной ситуации развития научных методов в общей теории архитектуры. Анализируются возможности системного подхода в разработке коммуникативной проблематики теории архитектуры.

Визначення проблематики системного підходу до вивчення комунікативного аспекту архітектури в сучасній ситуації розвитку наукових методів в загальній теорії архітектури. Аналізуються можливості системного підходу в розробці комунікативної проблематики теорії архітектури.

Designation of the problems systematic approach to the study of the communicative aspect of the architecture in the present situation of scientific methods in the general theory of architecture. The possibilities of a systematic approach to develop the communicative perspective of architecture.

Ключевые слова: системный подход, коммуникация, методология, архитектура.

Изучение любого явления требует определенного научного аппарата, опирающегося на накопленный опыт исследований в данной области. Как правило, этот теоретический инструментариум формируется на протяжении многих лет в процессе развития науки и самого предмета исследования. Его разработанность свидетельствует об уровне возможностей для исследования, которые достигнуты в данной области челове-